



Adriani, H. L. y equipo

Estudio de situaciones intersticiales en áreas urbanas consolidadas producto de la superposición de la infraestructura de movilidad autopista sobre territorio. Estudio de caso autopista La Plata-Buenos Aires

IX Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía

1 y 2 de noviembre de 2007.

Este documento está disponible para su consulta y descarga en [Memoria Académica](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar), el repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata**, que procura la reunión, el registro, la difusión y la preservación de la producción científico-académica editada e inédita de los miembros de su comunidad académica. Para más información, visite el sitio

www.memoria.fahce.unlp.edu.ar

Esta iniciativa está a cargo de BIBHUMA, la Biblioteca de la Facultad, que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados. Para más información, visite el sitio

www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar

Cita sugerida

Adriani, H. L. y equipo. (2007) Estudio de situaciones intersticiales en áreas urbanas consolidadas producto de la superposición de la infraestructura de movilidad autopista sobre territorio. Estudio de caso autopista La Plata-Buenos Aires [En línea]. IX Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía, 1 y 2 de noviembre de 2007, La Plata. Disponible en: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.740/ev.740.pdf

Licenciamiento

Esta obra está bajo una licencia Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5 Argentina de Creative Commons.

Para ver una copia breve de esta licencia, visite

[http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/.](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/)

Para ver la licencia completa en código legal, visite

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/legalcode.>

O envíe una carta a Creative Commons, 559 Nathan Abbott Way, Stanford, California 94305, USA.

**ESTUDIO DE SITUACIONES INTERSTICIALES EN AREAS URBANAS CONSOLIDADAS
PRODUCTO DE LA SUPERPOSICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD
AUTOPISTA SOBRE EL TERRITORIO. Estudio de caso autopista La Plata - Buenos
Aires**

Director Arq. Viviana Schaposnik
Codirector Lic. Héctor Luis Adriani
Equipo Geografía: Lic. Víctor Hugo Vallejos,
Mgt Andrea Perez Ballari, Mgt María Inés Botana
Centro de Investigaciones Geográficas / IDEHAB

Introducción

El presente proyecto de investigación ha sido conformado con un carácter interdisciplinario por equipos de investigación de Arquitectura, Geografía y Matemática con el propósito de analizar una serie de situaciones urbanas que se han producido en los intersticios generados por la Autopista Buenos Aires – La Plata en tramos de acceso a Capital Federal. Encarar el estudio del espacio intersticial como *situación*, implica considerarlo como escenario de diversas acciones y tramas de relaciones sociales, temporales y espaciales a distintas escalas. De acuerdo a esto la hipótesis del proyecto es : *la Autopista es generadora sistemática de situaciones intersticiales que se intensifican, diversifican y complejizan en los tramos de entrada-salida de las áreas urbanas consolidadas.*

Los objetivos del proyecto son

-Análisis de la Autopista –AU- desde el Acceso Sudeste -Tramo La Plata / Buenos Aires - hasta la bajada sobre calle Solís – Tramo 25 de Mayo en tanto motivadora de la dinámica territorial -social y física.

-Análisis de la dinámica entre fijos, flujos e intersticios en el área de estudio y sus interrelaciones con otros espacios de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), entendiendo que fijos y flujos interactúan y se alteran mutuamente.

-Identificación de los principales actores, sus intereses e interrelaciones en la configuración territorial objeto de estudio.

El plan de trabajo se estructura en base a una metodología de carácter interdisciplinario con momentos de investigación disciplinar y momentos de articulación de los conocimientos producidos por las disciplinas intervinientes. Específicamente el plan de trabajo del equipo de Geografía consta de dos etapas: caracterización de los flujos de transporte a escala de la RMBA y contextualización del área de estudio, y análisis de la relación flujo, sitio, lugar y situaciones intersticiales en los casos seleccionados por el equipo arquitectura.

Etapla 1: Caracterización de los flujos de transporte a escala de la RMBA y contextualización del área de estudio.

Primer momento: Recopilación de información sobre las variables: actores sociales, movilidad, intensidad de la misma, accesibilidad, y conectividad en la RMBA y en particular en el área de estudio correspondiente a la infraestructura autopista. Vinculación con la ocupación y el uso del suelo.

Técnicas: se recopilarán series estadísticas, informes técnicos, estudios específicos e investigaciones. Se emplearán cartas imágenes y teledetección para el análisis del sitio y posición regional en la RMBA de la infraestructura autopista y del área de estudio.

Segundo momento: Elaboración de diagnóstico que identificará las principales cuestiones atinentes a los flujos de transporte en la región. En vinculación con los subgrupos arquitectura y matemática se seleccionará un modelo de análisis de flujo para el tratamiento de las variables analizadas anteriormente.

Etapla 2: Análisis de la relación flujo, sitio, lugar, situaciones intersticiales en los casos seleccionados por el equipo arquitectura.

El propósito es vincular en un análisis temporo-espacial la trama de flujos en la que se articulan los usos, actividades y dinámica de los casos seleccionados. Se intentará responder a los interrogantes ¿Cuáles son las causas relacionadas con la movilidad y la dinámica de flujos que han incidido en la localización de los estudios de caso? ¿Qué flujos generan actualmente?

Técnicas: Observación directa. Lectura y análisis de documentación fotográfica, fotografía aérea y cartografía temática para el reconocimiento la ocupación y de usos de suelo en su relación con la infraestructura autopista. Desarrollo e implementación de un cuestionario semiestructurado: se empleará en la instancia metodológica cualitativa de la investigación: entrevistas a informantes clave.

En esta ponencia se exponen los lineamientos generales del proyecto, sus presupuestos conceptuales y se da cuenta de las primeras conclusiones obtenidas del análisis bibliográfico correspondiente a la etapa 1 *Caracterización de los flujos de transporte a escala de la RMBA y contextualización del área de estudio*.

Presupuestos conceptuales del proyecto

El proyecto se basa en la relación de conceptos abordados de manera independiente en investigaciones antecedentes: *territorio, flujo y espacio intersticial*. Desde un origen investigativo interdisciplinario - Arquitectura, Geografía y Matemática - interesa indagar en particular la dimensión espacial del territorio, específicamente *situaciones urbanas intersticiales* generadas a partir de los efectos provocados por la superposición de la *infraestructura de movilidad –autopista-* instalada en áreas urbanas consolidadas y sus áreas de influencia.

En este proyecto se entiende al territorio en términos de la apropiación que el hombre hace de él y por tanto de las condiciones de cambio que las sociedades le imprimen. Cualquier entidad territorial supone la presencia indisoluble del hombre y la impronta que sus funciones producen y por lo tanto asume componentes materiales y fenomenológicos. Santos avanza en la conceptualización de territorio proponiendo el concepto de territorio usado “...*que conduce a la idea de espacio banal , el espacio de todos, todo el espacio. Se trata del espacio de todos los hombres, no importa sus diferencias; el espacio de todas las instituciones, no importa su fuerza, el espacio de todas las empresas, no importa su poder. Ese es el espacio de todas las dimensiones del acontecer, de todas las determinaciones de la totalidad social*”¹. El territorio usado se conforma de modo complejo articulando relaciones complementarias y conflictivas. Esto promueve pensar procesualmente las relaciones entre el lugar, la sociedad y el mundo. El territorio usado nos revela la estructura global de la sociedad y, de otro lado, la propia complejidad de su uso. Santos señala asimismo que de la combinación de los diferentes actores surge el arreglo singular de los lugares.

¹ “El papel activo de la Geografía. Un manifiesto” Santos M y otros XI Encontro Nacional de Geógrafos, Florianópolis Brasil 2000

Por otra parte, según el grupo METÁPOLIS², al referirse al concepto actual de territorio *“la idea de espacio urbano como referencia esencialmente figurativa, como suma de caracteres ajustados a definiciones formales, deja paso, pues, a la evidencia de un nuevo espacio más aleatorio y salvaje, articulado a otra escala, no ya a partir de la tradicional continuidad de la edificación sino de la fuerza y neutralidad de las grandes redes destinadas a vertebrarlo y de aquellos diferentes acontecimientos autónomos destinados a asegurar su desarrollo. Un territorio que ya no sería forma – o al menos ya no sería tan solo forma – sino más bien un sistema complejo de relaciones y acontecimientos determinado en base a las sucesivas capas de referencia que lo definirían (físicas, pero también demográficas, biológicas, económicas culturales, políticas...) Y a las grandes redes estructurales que lo articularían (de transporte, de energía, de difusión informática, de movimiento financieros...) y entre las que se desencadenarían proceso simultáneos de acción y reacción.”*

Para dar cuenta de los *flujos* es necesario remitirse a una concepción integral del espacio *“El espacio no es ni una cosa ni un sistema de cosas, sino una realidad relacional: cosas y relaciones juntas. Por esto su definición sólo puede situarse en relación a otras realidades: la naturaleza y la sociedad mediatizada por el trabajo (...) El espacio debe considerarse como el conjunto indisociable del que participan, por un lado, cierta disposición de objetos geográficos, objetos naturales y objetos sociales, y por otro la vida que los llena y anima, la sociedad en movimiento. (Santos M; 1996b)* De acuerdo a esto el *flujo* es considerado un elemento asociado al movimiento y las grandes velocidades, distinguiéndose entre flujos reales –vías circulatorias vehiculares- y flujos virtuales –comunicación, información-. En este proyecto, en particular, se encara la problemática del flujo real Autopista y hablar de flujo real implica inevitablemente hablar de transporte.

Genéricamente el transporte es entendido como el traslado de bienes o personas de un sitio a otro, traslado que ocurre entre dos puntos: uno de origen y otro de destino, en los cuales se realiza la carga, trasbordo o descarga de mercancías y donde empieza o termina el viaje de los pasajeros. Por otra parte, el transporte se caracteriza por poseer un importante papel en la organización del espacio urbano y ser una variable fundamental de análisis en la dinámica del mismo. Desde nuestra situacionalidad intentamos ver al transporte como un sistema integral de los procesos territoriales, combatiendo los estilos fragmentarios de gestión y planificación, para lo cual creemos que la misma debe abordarse a partir de la transdisciplinariedad³.

² “DICCIONARIO METÁPOLIS ARQUITECTURA AVANZADA”. Editorial ACTAR. Barcelona. 2001.

El transporte ha tenido un rol históricamente fundamental en la conformación de ciertas ciudades, incidiendo sobre las formas sociales de ocupación del espacio, las relaciones urbanas y ambientales, las estructuraciones económicas y productivas, la peculiar disposición del suburbio y los usos populares del centro de la ciudad. Como sostiene Santos, (1996) *“El espacio está siempre formado de fijos y de flujos. Tenemos cosas fijas, flujos que provienen de esas cosas fijas, y flujos que llegan a esas cosas fijas. Todo este conjunto es el espacio. Los fijos nos muestran el proceso inmediato de trabajo. Los fijos son los propios instrumentos de trabajo y las fuerzas productivas en general, incluyendo la masa de hombres (...) Los flujos son el movimiento, la circulación y por lo tanto también nos explican los fenómenos de la distribución y del consumo... El análisis de los flujos es a veces difícil a causa de la ausencia de datos. Pero el estudio de los fijos permite abordarlo más cómodamente, a través de los objetos localizados: agencias de correos, sucursales bancarias, escuelas, hospitales, fábricas (...) Cada tipo de fijo tiene sus características, técnicas y organizacionales. Y de este modo, cada tipo de fijo corresponde una tipología de flujos. Un objeto geográfico, un fijo, es un objeto técnico pero también un objeto social gracias a los flujos. Fijos y flujos interactúan y se alteran mutuamente”*.

De esta manera, no es difícil coincidir en que el transporte es una de las claves de la vida en la ciudad, y por lo tanto una de las principales cuestiones a analizar para diagnosticar los problemas de áreas urbanas consolidadas, gestionando sobre los mismos y las necesidades futuras.

Cuando se habla de situación intersticial se hace referencia a situar : *“poner a una persona o cosa en determinado sitio o situación”* por lo que el término compuesto, adquiere una condición témporo-espacial que incorpora la cuestión fenomenológica al espacio intersticial. Una situación geográfica, lo que un lugar es, en un determinado momento, siempre constituye el resultado de acciones de diversos elementos y procesos que se dan en diferentes niveles. Esos elementos son variables porque cambian de significado a través del tiempo. Lo que hoy aparece como resultado es también un proceso; un resultado hoy, es también un proceso que mañana se va a tornar en otra situación. Toda situación es desde el punto de vista estático un resultado y desde el punto de vista dinámico, un proceso, por lo que una situación, es una combinación de elementos con edades diferentes⁴.

³ La tarea de abstracción transdisciplinaria no pretende generar conocimientos de validez general, sino describir e interpretar holísticamente en sus interrelaciones y procesos significativos, un sector particular del mundo real, cualesquiera que sean los niveles de emergencia de los fenómenos seleccionados e interrelacionados para efectuar tal descripción. (Robirosa; 1986: 85)

⁴ SANTOS, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO– Edit. HUCITEC - 1996

La comprensión del intersticio como *situación*, implica considerarlo como una *construcción histórica*, escenario en donde pueden reconocerse acciones, normas, agentes, escalas, ideologías, discursos, imágenes, de las cuales devienen *diversas y concretas* formas de vida. El conjunto de relaciones que se generan entre ellos y con el sitio, será singular para cada caso, y no hace más que ratificar el carácter de *especificidad* del lugar. En correlato con lo anterior se entiende que se generan *diferentes situaciones intersticiales*, en función de *diferentes tramas de relaciones sociales, temporales y espaciales en sus distintas escalas*.

En lo referente a la autopista, se reconoce a priori que hay situaciones intersticiales por ella generadas, tanto en continuidad con el nivel de la autopista asentada directamente sobre la superficie del territorio, como a partir de la necesidad de sobreelevarse sobre el mismo, para canalizar organizando en altura, la distribución del flujo vehicular y sus distintas derivaciones; esto último incorporando lo que podría encuadrarse como "la dimensión vertical de la situación intersticial". El caso de estudio se remite a las situaciones intersticiales encuadradas en esta segunda categoría.

Esta categoría de nuevo espacio, sumatoria de situaciones intersticiales diseminadas en distintas localizaciones a lo largo de la extensión de la infraestructura de movilidad superpuesta sobre el territorio, conlleva necesariamente la aparición de remanentes espaciales como fenómeno colateral: los remanentes surgidos de la organización – distribución vehicular en los puntos de entrada – salida de las áreas urbanas, se constituyen en nuestro objeto de estudio.

Se entiende que la implantación de este tipo particular de infraestructura de movilidad, implica siempre lógicas propias y autónomas, funcionales exclusivamente a dicha movilidad y sus fines: contener y conducir de modo eficiente el flujo de vehículos, imponiendo sus propios condicionamientos tales como, estructuras de soporte, extensos tramos lineales, radios de giro, infraestructura de seguridad, intercambiadores, distribuidores-organizadores bajo, sobre, y a nivel, puentes, túneles, pantallas visuales, etc. A partir de esto, el sector del territorio sobre el que descende dicha infraestructura queda afectado por una secuencia predominantemente lineal de distintas categorías de impactos y según los distintos niveles de consolidación urbana de dicho territorio atravesado.

Modificaciones que se producen en el territorio:

- modificación de condiciones preexistentes

- nuevas situaciones emergentes, de carácter individual o colectivo, público o privado, generadas por el consecuente y oportuno accionar por parte de actores disímiles: estaciones de servicio, peajes, asentamientos espontáneos y/o planificados básicamente residenciales, estacionamientos –legales/ilegales, descenso de grandes firmas en su mayoría multinacionales materializado en concentraciones comerciales y recreativas, etc. Todo lo anterior encuadrado o transgrediendo –a veces con permisividad no del todo clara-, el control gubernamental, regulador, y redundando en la condición de la vida humana en ese sector de territorio.

De acuerdo a estos presupuestos el análisis de situaciones intersticiales producto del ingreso en la Capital Federal de la Autopista Buenos Aires – La Plata requiere de un análisis que interrelacione la dinámica de los flujos del transporte con la territorial del área de estudio a diferentes escalas. Esto demanda de una contextualización histórica, regional y sectorial.

Principales características de la etapa de apertura y globalización

Las principales modificaciones territoriales de la RMBA se inscriben en la interrelación de los procesos originados en las políticas neoliberales de privatización, reforma del Estado, apertura, desregulación e integración regional, que caracterizan la inserción de Argentina en la dinámica de la globalización. Estas políticas, iniciadas en 1975/76, pero fuertemente impulsadas desde 1989 y 1991 con el denominado “Plan de Convertibilidad” han conformado una etapa en la historia del país signada por un régimen económico con eje en la valorización financiera, el endeudamiento y la transferencia de recursos al exterior.

Algunos de sus rasgos más destacables y con mayor incidencia en la región son:

-Reestructuración y concentración de las actividades económicas. Los rasgos más significativos han sido la reestructuración regresiva de la industria y la reprimarización y terciarización de la economía, con empresas transnacionales como agentes más dinámicos y retracción de organismos públicos en materia de políticas activas promotoras de desarrollo económico. En el plano empresarial se ha conformado un conjunto de empresas y grupos económicos con capacidad de participar competitivamente y/o monopolícamente en distintos mercados. Conforman la "cúpula empresarial" de la economía argentina con fuerte incidencia en la determinación de la política económica. Los principales sectores en los que participan son el financiero, energético, servicios privatizados, agroindustria, automotriz, comercialización.

-Incremento del comercio exterior dinamizado en parte por el MERCOSUR, aunque con predominio de saldos desfavorables en el saldo comercial: en el período 91-99 las exportaciones se incrementaron en un 94 % mientras que las importaciones lo hicieron en un 205%. Asimismo en las exportaciones se refleja el patrón concentrador de la economía argentina: para 1999 las 20 mayores empresas exportadoras del país daban cuenta de casi la mitad del valor total de las ventas al exterior, estimadas en aproximadamente 22.000 millones de dólares. De estas empresas se destacan doce correspondientes al sector agroexportador, tres a minería y petróleo , dos al automotriz y dos a acero y derivados; la mayoría de ellas pertenecientes a capitales transnacionales. Por su parte el incremento de las importaciones mediante la política de apertura unilateral tuvo como principal efecto la profundización del proceso de desestructuración del entramado industrial que se había iniciado a fines de los '70 con sus consecuencias negativas en el cierre de empresas, la caída en la integración de la producción local y en el saldo entre la creación y destrucción de puestos de trabajo.

-Incremento de la desocupación con consecuencias en el aumento de la pobreza y la polarización social. La combinación de reforma del Estado, privatizaciones y desindustrialización produjo elevados niveles de desocupación y subocupación, que no pudieron compensarse con el número y la calidad de los puestos de trabajo generados por las inversiones realizadas en las fases de crecimiento. En correlación con estas condiciones del mercado de trabajo se desarrolla un fuerte proceso de desalarización, hecho que evidencia e incrementa las condiciones de precarización laboral. En paralelo, las políticas estatales frente a los problemas de desocupación y avance de la pobreza fueron insuficientes, asistemáticas o encaradas mediante acciones compensatorias y/o clientelares.

-Los impactos en el territorio de las transformaciones descriptas dan lugar a dos procesos interrelacionados : “modernización” e “integración” selectiva de ciertos actores sociales, actividades, áreas y redes; y deterioro, marginación y exclusión de otros. Como ejemplos del primer proceso se pueden señalar las inversiones en minería y combustibles, producción agropecuaria exportadora, empresas industriales transnacionales y servicios, comercio e infraestructura vinculados al sector inmobiliario y turismo destinado a los sectores de ingresos mas elevados. Por su parte las áreas en las cuales se asentaban empresas estatales u orientadas al mercado interno se han visto fuertemente perjudicadas. En este sentido podemos coincidir con Salvia en que “la desigualdad estructural se extiende al interior mismo de cada una de las economías regionales, independientemente de su grado de desarrollo relativo e integración a los principales mercados. Este proceso tiene lugar, junto a otro que tiende a homogeneizar hacia la baja las condiciones laborales y sociales de

vida de los trabajadores vinculados a esos procesos“(Salvia; 1999). La integración territorial se ha visto asimismo debilitada al cerrarse ramales ferroviarios, fragmentarse el servicio mediante concesiones y establecerse el sistema de peajes en las principales rutas. Es necesario destacar que ante estas problemáticas territoriales se han desarrollado significativas movilizaciones sociales de resistencia, y en numerosos casos la consolidación de prácticas y organizaciones territoriales.

A partir de 1998 la economía argentina ingresa en una etapa recesiva que se explica por la combinación de una serie de procesos económicos, sociales y políticos entre los que se destacan la retracción de la actividad económica y el incremento de la desocupación, la caída del financiamiento externo y el quiebre del Estado. La conflictividad social se incrementa en 2001 a partir de la implementación de recortes salariales, emisión de bonos, confiscación de depósitos bancarios, que entre otras medidas generan una fuerte movilización y cuestionamiento social al poder político y hacia fines del año el colapso del régimen de convertibilidad y la crisis institucional con la caída del gobierno nacional.

En este contexto de sostenida conflictividad social y fuerte crisis de representatividad, en enero de 2002 los partidos políticos mayoritarios acuerdan una salida institucional provisoria y el fin de la convertibilidad peso-dólar. Las medidas de política económica y financiera que marcan la salida de la convertibilidad generan un nuevo escenario en el que se combinan pesificación, devaluación, cesación de pagos e inflación. A partir de la salida de la crisis del régimen de convertibilidad, mediante la combinación de devaluación y pesificación, y del establecimiento de la estabilidad institucional con la asunción del nuevo gobierno en mayo de 2003, se registran significativos incrementos en la actividad económica, la recaudación impositiva, el consumo y el comercio exterior. Este período, que se desenvuelve en un contexto político de apoyo a la gestión del gobierno nacional, ha sido denominado de "sustitución de importaciones" y de "recuperación" económica, y a partir del primer semestre de 2005 de "crecimiento económico" dado que se habría superado el nivel a partir del cual se inició la recesión en 1998. Las principales características de este período son:

- *Crecimiento de la actividad económica*
- *Crecimiento importaciones y exportaciones*
- *Crecimiento de la actividad industrial*
- *Incremento de los superavit externo y fiscal*
- *Incremento del empleo y disminución de la desocupación y la subocupación*
- *Disminución de los niveles de pobreza y la indigencia*

- *Crecimiento del consumo, particularmente de los sectores de altos ingresos*
- *Crecimiento en las distintas regiones dada la sustitución de importaciones y la exportación de productos primarios*

Si bien estas características dan cuenta de significativos cambios macroeconómicos, sociales y políticos hay procesos como los de concentración y extranjerización de la actividad económica, precarización laboral y distribución regresiva del ingreso que continúan predominando en la economía argentina.

Principales transformaciones en la Región Metropolitana de Buenos Aires –RMBA- en las últimas dos décadas.

La RMBA comprende 40 municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires⁵. Cuenta con una superficie de aproximadamente 14.000 km² de los cuales 2.400 corresponden a la mancha urbana. Con una población de 13.160.000 de habitantes, el 36 % de la población total del país, aporta aproximadamente el 50 % del PBI nacional (Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial)

Las transformaciones socioeconómicas descriptas en el punto anterior han generado en la RMBA una diversidad de procesos que han producido profundos cambios en su territorio y en el transporte en particular. Si bien y como se mencionó anteriormente se asiste desde 2005 a una fase de crecimiento económico con mejora de los indicadores sociales, aun persiste una desigual distribución del ingreso y una inercia de las principales tendencias territoriales.

Como se analiza en diversos trabajos (Laurelli, Ciccolella, Calello, Catenazzi y Lombardo) se ha producido una dualización y fragmentación del territorio metropolitano, conformándose por un lado áreas “dinámicas” en las que se localizan las principales inversiones de conglomerados extranjeros y grupos económicos locales, tanto en servicios como en comercio y en el sector inmobiliario, y por otro áreas deterioradas y /o abandonadas pertenecientes a sectores económicos y del estado que no se han reconvertido a las nuevas condiciones dadas por la etapa de apertura y globalización. Asimismo los espacios residenciales de los sectores sociales perjudicados por las distintas políticas implementadas

⁵ Comprende los municipios de Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Rodríguez, General San Martín, General Las Heras, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, La Plata, Lanas, Lomas de Zamora, Luján, Malvinas Argentinas, Marcos Paz, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmas, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate.

en esta etapa han debido enfrentar los efectos de la caída de la inversión pública en infraestructura, equipamiento y vivienda. Los mencionados autores coinciden en que los principales procesos territoriales que han modificado la RMBA son los siguientes:

-Radicación de inversiones: durante los años noventa la RMBA recibió inversiones directas en autopistas, comunicaciones, industria, equipamientos comerciales y de entretenimiento, puertos, turismo, sector inmobiliario. Esta inversión se distribuyó desigualmente en el espacio metropolitano, concentrándose en el eje que se extiende desde Puerto Madero hacia el Acceso Norte y los municipios del N y el NO de la región: Vicente López, San Isidro, San Fernando, Pilar y Zárate. En el caso del sector inmobiliario se ha registrado una fuerte concentración y extranjerización de los agentes, debido en gran parte a las vinculaciones entre este sector y la apertura financiera.

-Especialización de áreas en la radicación de sedes empresariales. La radicación de inversiones corporativas ha llevado a que la gestión de las empresas o una parte significativa de ella demande de infraestructura y equipamiento altamente sofisticado para la administración empresarial. Se han consolidado así distritos de comando asociados a un notable incremento en servicios inmobiliarios y hoteleros que atienden a estos sectores vinculados a la economía transnacional.

-Especialización de áreas en la radicación de inversiones industriales. Paralelamente al cierre de industrias que se habían desarrollado en la etapa sustitutiva, y que se inscribían en la trama urbana, en varios partidos de la RMBA se han acondicionado espacios para la radicación de inversiones industriales. Denominados parques en el caso de los más consolidados, como es el caso de Pilar, se han asociado a plataformas logísticas y a centros de innovación, configurando nuevos espacios industriales.

-Conformación de un nuevo espacio periurbano. La combinación de urbanizaciones cerradas, autopistas e hipermercados genera un nuevo paisaje metropolitano impulsado fundamentalmente por los sectores de altos ingresos. Con diversas modalidades en cuanto al diseño urbano este tipo de urbanizaciones se ha expandido durante los años '90 alcanzando las 25.000 ha a fines de la década (Fernández Wagner y Varela), aunque con una notoria concentración en el eje norte de la conurbación. Paralelamente y principalmente al interior de la ciudad de Buenos Aires han proliferado los denominados countries verticales, edificios que incorporan una significativa diversidad de servicios (educación, salud, recreación) en un espacio cerrado, quebrando la trama urbana dada por la manzana. Como señalan Fernández Wagner y Varela se asiste a un proceso la privatización

del espacio público y la mercantilización de la ciudad con eje en oportunidades de negocios territoriales.

-Cambios en las centralidades. Como señala Ciccolella una serie de dinámicas se han combinado desigualmente: expansión, verticalización y modernización del distrito central de Buenos Aires, surgimiento de subcentros en la tercera corona que se suman a las que se habían conformado en la etapa sustitutiva y que aun mantienen peso significativo al interior del aglomerado. Una de las dinámicas que ha incidido en la conformación de nuevas centralidades ha sido la combinación de autopistas, hipermercados, shoppings, y emprendimientos recreativos.

-Profundización de la segregación social. La misma se ha sostenido en la combinación de desocupación, precarización laboral, altos índices de pobreza e indigencia y continuidad de la desigualdad en la distribución del ingreso con sus consecuencias en la degradación del hábitat de los sectores populares y de vastos sectores medios empobrecidos. A esto se suma, como señala Clichevsky que la regularización de tierra sin infraestructura cristaliza la precariedad de asentamientos y villas.

-Expansión de organizaciones territoriales de base territorial. En un marco de articulación y tensión con las diferentes políticas sociales implementadas, organizaciones sociales en particular las de desocupados han reconfigurado el espacio sociopolítico de la región mediante el desarrollo de estrategias ante la desigualdad de acceso a los recursos y a las políticas públicas, surgiendo así disputas por el control territorial. Como señala Svampa "...el pasaje de la fábrica al barrio fue consolidándose a partir de la articulación entre políticas sociales focalizadas y organizaciones comunitarias...".

-Redefinición de la posición de la región a escala internacional. Como destaca Laurelli las ciudades se constituyeron en espacios de competitividad hecho que incidió en la integración de la RMBA en redes continentales en los que la modernización de los puertos, los proyectos de infraestructuras de transporte y los corredores cobran mayor peso. La conformación del MERCOSUR ha sido uno de los procesos que más ha contribuido a este cambio. Las grandes empresas transnacionales definen sus inversiones productivas, logísticas, comerciales y de localización de sedes en referencia a este espacio neoeconómico.

Impactos en la infraestructura y en el servicio de transporte automotor público de pasajeros

Los procesos mencionados han generado significativos cambios en los flujos de transporte dados los impactos producidos en la movilidad de la población, en el sector empresarial, en las políticas públicas que regulan el transporte urbano público de pasajeros y en la infraestructura. En diferentes trabajos Gutiérrez, Blanco y Yanes y Queirolo analizan los mismos e identifican como sus principales rasgos lo siguiente:

-Si bien la Ciudad de Buenos Aires es el principal centro de atracción de viajes la estabilidad que se registra en el total de habitantes y los incrementos en la población de los partidos del conurbano han generado condiciones para la configuración de nuevas movilidades. Los cambios en la estructura económica de la RMBA con la conformación de nuevas centralidades en torno a hipermercados, centros comerciales especializados y de recreación ha contribuido a modificar la direccionalidad de los viajes. A esto se suma las modificaciones en el sector industrial con cierre de plantas y relocalización de empresas y las nuevas inversiones en parques industriales.

-La expansión de los distintos tipos de urbanizaciones cerradas asociada a la red de autopistas ha consolidado durante la pasada década la circulación privada por automotor para los sectores de la población con ingresos medio altos y altos. En los sectores de bajos ingresos se combina un aumento de la dependencia respecto al transporte público con una disminución de la cantidad de viajes como consecuencia de la desocupación y la precarización laboral. A esto se suma la falta de accesibilidad en barrios y asentamientos o intersticios suburbanos con baja densidad de población y alejados de las vías de transporte, que no son atractivos a la operación privada del transporte. Esto aumenta la vulnerabilidad de los sectores sociales que allí habitan especialmente frente a requerimientos relacionados con salud, trabajo y educación.

-Las políticas de privatización y desregulación alcanzaron al sector tanto en las infraestructuras como en el servicio. La concesión por peaje de los accesos a la ciudad de Buenos Aires mediante autopistas abarcó las distintas fases de construcción, mantenimiento y explotación de las mismas. Del mismo modo que en las privatizaciones participaron asociadas grandes empresas nacionales y extranjeras. A su vez la concesión a operadores privados de todos los modos de transporte público, los cambios en la regulación y control, junto a la retracción de la demanda sin cambios operativos en la prestación del servicio y con incremento tarifario, posibilitaron la concentración empresarial en el sector y un aumento en la rentabilidad empresarial.

-Notorio incremento del transporte informal. Si bien no se conoce con precisión la magnitud del mismo dado justamente su carácter de no registrado, los informes que dan cuenta del mismo permiten caracterizarlo como un servicio que conecta distintos puntos de la RMBA, principalmente entre centros de alta concentración de usuarios como son los centros de transbordo y distintos puntos del centro de la Capital Federal. Asimismo atienden a sectores tanto de alto como de bajos ingresos, desarrollándose modalidades diferenciales en cuanto a condiciones del servicio, costo y tiempos.

En términos generales las transformaciones de la RMBA y del sector transporte pueden resumirse en los siguientes procesos:

- Incremento de la polarización y la segregación socio-territorial
- Expansión territorial del aglomerado dada tanto por sectores de altos como de bajos ingresos
- Cambios en los usos del suelo
- Inversión en infraestructura de transporte automotor de pasajeros para circulación privada fundamentalmente (autopistas) y de carga (puertos)
- Desarrollo selectivo de emprendimientos inmobiliarios, recreación y comercio.
- Reciclado de instalaciones generalmente vinculado a sectores de altos ingresos y oficinas
- Disminución de la dependencia del transporte público para sectores de ingresos medios y altos, y aumento de la de sectores de bajos ingresos
- La movilidad continúa siendo alta dadas las nuevas formas de localización de la actividad económica y de la población
- La movilidad adquiere diferentes direcciones y patrones de desplazamiento
- Los nuevos actores particularmente transnacionales plantean nuevos intereses
- En el transporte público de pasajeros:
 - cambios jurídico-institucionales: desregulación en sus diferentes instancias
 - cambios en la distribución modal de la demanda: fluctúa entre el FFCC y el automotor
 - cambios en la tarifa: ajustes e incrementos
 - cambios en los operadores: concentración empresarial

Bibliografía

Adriani, Héctor Luis; “El contexto socioeconómico nacional de las actuales transformaciones territoriales en el Gran La Plata. 7ma Jornadas de Investigación del Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades, UNLP, La Plata, 2005.

Blanco, Jorge; “Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: Reestructuración de la red de Autopistas Metropolitanas y cambios en la organización espacial” Instituto de Geografía. FFyL-UBA, Mimeo.

Calello, Tomás; “Breve Caracterización histórica de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Instituto del Conurbano-Universidad Nacional de General Sarmiento.

Catenazzi, Andrea y Lombardo, Juan (comp) ; “La cuestión urbana en los noventa en la región Metropolitana de Buenos Aires”. Instituto del Conurbano – Universidad Nacional de General Sarmiento, 2004.

Ciccolella, Pablo; “Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa” EURE v25 No 76. Santiago de Chile, 1999.

Clichevsky, Nora; “Cambios en el espacio metropolitano” en Catenazzi, Andrea y Lombardo, Juan (comp) ; “La cuestión urbana en los noventa en la región Metropolitana de Buenos Aires”. Instituto del Conurbano – Universidad Nacional de General Sarmiento, 2004.

Fernández Wagner, Raúl y Varela, Omar; “Mercantilización de los servicios habitacionales y privatización de la ciudad. Un cambio histórico en los patrones de expansión residencial de Buenos Aires a partir de los noventa” en Catenazzi, Andrea y Lombardo, Juan (comp) ; “La cuestión urbana en los noventa en la región Metropolitana de Buenos Aires”. Instituto del Conurbano – Universidad Nacional de General Sarmiento, 2004.

Gutiérrez, Andrea; “La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras” EURE v 26, No 77. Santiago de Chile. Mayo 2000.

Gutiérrez, Andrea y Rearte, Julio; “Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la ciudad de Buenos Aires” Realidad Económica 228 mayo/junio 2007.

Kralich, Susana; "Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado" en 5to Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. ASET. 2001

Laurelli, Elsa y Liljesthröm, Moira; "La región Metropolitana de Buenos Aires. La disputa por la hegemonía regional y su inserción en un contexto de crisis" en "Nuevas territorialidades: desafíos para América latina frente al siglo XXI". CESLA / UNLP / Al Margen. La Plata, 2004.

Staffa, Damián; "Transporte público de pasajeros en el AMBA: puntos críticos y acciones de incidencia desde la sociedad civil para su superación". Informe Digital Metropolitano. No 40. Buenos Aires. Julio 2007.

Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial "Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires". Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. 2007.

Salvia, Agustín; "Sectores que ganan, sociedades que pierden. Procesos y balance general" en La patagonia de los noventa. UBA/UNPA. La Colmena. Buenos Aires. 1999.

Santos, Milton; "Metamorfosis del espacio habitado". Oikos Tau, Barcelona, 1996.

Svampa, Maristella; "La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo". Taurus, Buenos Aires, 2005.

Yanes, Luis y Queirolo, Nélida I ; "La situación del transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires" en "Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires". Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. 2007.